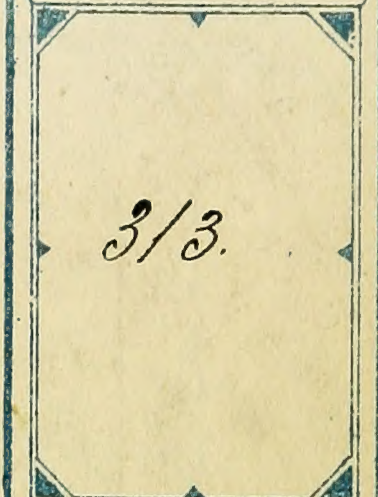


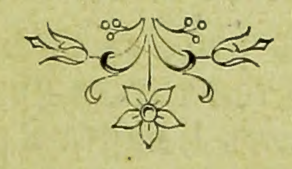
МОРСКОЙ ПУТЬ



НА РУССКІЙ ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

СОСТАВИЛЪ

В. Покотило.



Складъ у В. А. БЕРЕЗОВСКАГО.

С.-Петербургъ, Колокольная улица, домъ № 14.

1897.

...дписка

...ый журналъ

...ИКЪ"

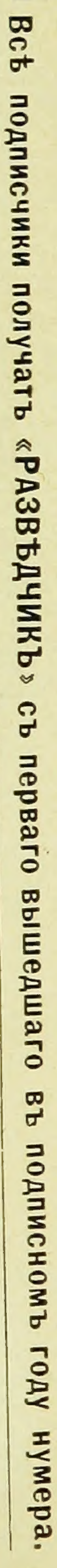
...слѣдующая:

...**ному** вѣдомству ...йшихъ, по **воен-** ...ъ); 2) статьи по ...осамъ; 3) коррес- ...изни; 4) разсказы ...шествія, новости стихотворенія, фельетоны...

...дресъ: *С.-Петербургъ, Колокольная, 14.*

въ редакцію „РАЗВѢДЧИКА".

Всѣ п...



МОРСКОЙ ПУТЬ

НА РУССКІЙ ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

СОСТАВИЛЪ

В. Покотило.



Складъ у В. А. БЕРЕЗОВСКАГО.

С.-Петербургъ, Колокольная улица, домъ № 14.

1897.

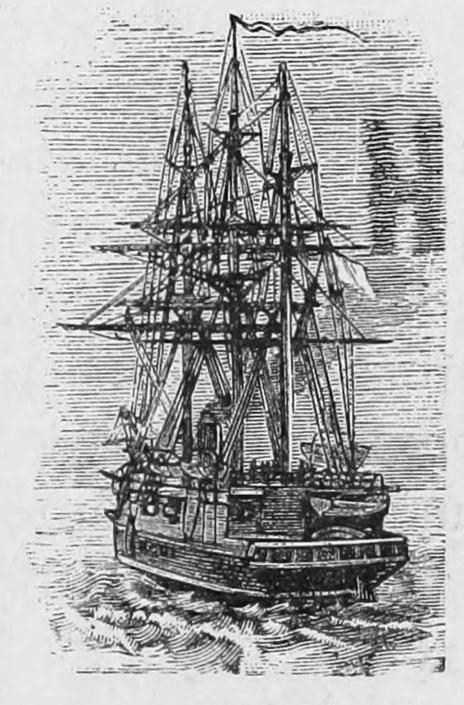


705

Дозволено цензурою, С.-Петербургъ. 19 января 1897 г.

Типограф. Трепке и Фюсно, Максимиліановскій пер., № 13.

МОРСКОЙ ПУТЬ



А РУССКІЙ ДАЛЬНІЙ ВОСТОКЪ.

Съ каждымъ годомъ, параллельно съ развитіемъ Приамурскаго края, усиливается приливъ туда русскихъ интеллигентныхъ людей; ѣдутъ они въ большинствѣ случаевъ въ невѣдомую для нихъ обстановку жизни и дѣятельности.

Для ѣдущихъ морскимъ путемъ невѣдѣніе это часто наступаетъ уже въ Одессѣ на виду того парохода, который долженъ сдѣлаться жилищемъ пассажира на 40—45 дней. Тутъ нарождается множество вопросовъ: какую отведутъ каюту, что съ собой взять на время переѣзда для ежедневнаго обихода, что сдать въ багажъ, сколько и какихъ денегъ нужно

намѣнять, какое пріобрѣсти платье, въ виду предстоящей тропической жары и необходимости мѣнять въ портахъ форменную одежду на гражданскій костюмъ и т. п.

Я проѣхалъ между Одессой и Владивостокомъ на нашемъ Добровольномъ флотѣ два раза; по роду службы своей въ Приамурскомъ краѣ близко сталкивался съ пріѣзжающими морскимъ путемъ и изъ продолжительнаго опыта убѣдился, что намъ недостаетъ морского путеводителя на дальній востокъ; онъ представилъ бы серьёзный интересъ, а главное, избавилъ бы многихъ отъ лишнихъ расходовъ, какъ при сборахъ въ дорогу, такъ и во время пути—въ иностранныхъ портахъ.

Въ настоящей замѣткѣ я далекъ мысли сдѣлать полный очеркъ путешествія; цѣль моя—лишь вкратцѣ ознакомить неопытнаго путника съ предстоящимъ переѣздомъ на Добровольномъ флотѣ.

Почти всѣ наши пароходы дальняго плаванія очень хороши и удобны, администрація судовъ въ общемъ крайне внимательна и предупредительна къ пассажирамъ. Кормятъ отлично; каютъ - компанія и первоклассное палубное помѣщеніе — роскошны. Каюты при

полномъ числѣ пассажировъ тѣсноваты, но на то же онѣ и каюты. Очень тяжело, если сосѣдъ по каютѣ окажется безпокойнымъ и неряшливымъ,—это большое горе. Несомнѣнно впрочемъ, что командиръ парохода всегда уважитъ просьбу пары пассажировъ (каюты въ большинствѣ на двѣ койки) знакомыхъ или товарищей, желающихъ устроиться вмѣстѣ.

Существуетъ мнѣніе, что при рейсѣ изъ Одессы каюты лѣваго борта прохладнѣе, такъ какъ правый сильнѣе накаливается въ Красномъ морѣ и въ Индійскомъ океанѣ; отчасти это и правда, но зато съ перемѣной курса отъ Сингапура къ сѣверу, той же участи подвергнется и лѣвый бортъ. Куда бы ни помѣститься, жары все равно не миновать. Лучшее средство — стараться не распускаться. Если позволишь себѣ съ первыхъ дней невоздержаніе при жаждѣ и вольность въ костюмѣ, то, подходя къ экватору, гдѣ солнце грѣетъ въ самое темя, жара дѣйствительно станетъ нестерпимой; при строгомъ же отношеніи къ себѣ совсѣмъ не такъ страшно, какъ это представляется.

Въ отношеніи одежды надо замѣтить, что хотя нашъ форменный китель совершенно до-

статоченъ и удобенъ даже въ тропической жарѣ, но гигіеничнѣе имѣть въ морѣ фланелевый костюмъ; придавши ему надлежащій покрой (всего лучше однобортный австрійскій), можно совершенно удовольствоваться этимъ обмундированіемъ и для съѣзда на берегъ. Три бѣлыхъ фланелевыхъ пары больше чѣмъ достаточно на весь путь. У кого есть лишнія деньги, не дурно имѣть и черную пару (но это уже роскошь); иностранцы за общими обѣдами въ ресторанахъ всегда изысканно одѣты; въ черномъ сюртукѣ или пиджакѣ, не такъ выдѣляешься. Самый лучшій головной уборъ— это англійскій шлемъ, который можно купить въ первомъ же порту.

Въ Одессѣ необходимо размѣнять русскія деньги на англійскіе фунты *); на всемъ пути они отлично цѣнятся, легко мѣняются на всякую мѣстную монету и при обратномъ обмѣнѣ нельзя потерпѣть убытка; въ нѣкоторыхъ портахъ (Сингапуръ) можно получить даже барышъ.

Лучшіе рейсы весенніе, т. е. въ концѣ февраля, мартѣ и началѣ апрѣля, и осенніе:

*) Одинъ фунтъ стерлинговъ — 10 — 11 руб. кредитными.

въ концѣ сентября, октябрѣ и началѣ ноября; въ это время происходитъ смѣна муссоновъ въ Индійскомъ океанѣ и стоятъ штили.

Расписаніе рейсовъ Добровольнаго флота устанавливается обыкновенно къ началу года; по военному вѣдомству объявляется оно при циркулярахъ Главнаго Штаба. Измѣненій въ расписаніи почти не бываетъ.

Стоимость проѣзда между Одессой и Владивостокомъ для пассажира, состоящаго на государственной службѣ, а равно для его семейства, 400 руб. съ человѣка, для не служащаго 600 р. Дѣти платятъ половину и четверть билета, смотря по возрасту. Перевозка багажа очень недорога, около 40—45 коп. за пудъ или кубическій футъ за все разстояніе.

Дневное довольствіе состоитъ изъ утренняго чая, кофе съ хлѣбомъ и масломъ, завтрака изъ двухъ блюдъ съ кофе, передъ-обѣденнаго чая, обѣда (въ 6 ч. веч.) изъ четырехъ блюдъ и вечерняго чая. Вина (кромѣ водки) и прохладительные напитки пріобрѣтаются въ пароходномъ буфетѣ по сравнительно недорогой цѣнѣ. Пароходныя правила, касающіяся повседневнаго порядка жизни, вывѣшены въ пассажирскомъ помѣщеніи для всеобщаго свѣдѣнія

и далеко не обременительны въ особенности по сравненіи съ пассажирскими пароходами другихъ націй.

Стирки бѣлья на пароходахъ не полагается: кое-какую мелочь для дѣтей каютная горничная вѣроятно выстираетъ, но лучше имѣть бо̀льшій запасъ бѣлья въ каютѣ (постельное бѣлье отъ парохода). Во всѣхъ, впрочемъ, портахъ, лишь только пароходъ броситъ якорь, собирается на палубѣ множество прачекъ, преимущественно мужчинъ-туземцевъ; пароходная прислуга многихъ изъ нихъ отлично знаетъ, а потому нѣтъ основаній опасаться злоупотребленій.

Курсъ всѣхъ пароходовъ Добровольнаго флота почти одинъ и тотъ же. Въ нижеприведенныхъ таблицахъ указано разстояніе и время хода между главнѣйшими портами и протяженіе пересѣкаемыхъ пароходомъ морей и проливовъ въ морскихъ миляхъ (1 3/4 в.).

Протяженіе морей и проливовъ по линіи курса въ морскихъ миляхъ.

Черное море	334
Босфоръ	18

Разстояніе въ миляхъ.

Одесса.							
352	Константинополь.						
1161	809	Портъ-Сандъ.					
2556	2204	1395	Аденъ (Перимъ).				
4682	4330	3521	2126	Коломбо.			
6267	5915	5106	3711	1585	Сингапуръ.		
8696	8344	7535	6140	4014	2429	Нагасаки.	
9361	9009	8200	6805	4679	3094	665	Владивостокъ.

Время въ пути (въ суткахъ) *).

Одесса.							
2**)	Константинополь.						
5	3	Портъ-Сандъ.					
11	9	6	Аденъ (Перимъ).				
20	18	15	9	Коломбо.			
27	25	22	16	7	Сингапуръ.		
37	35	32	26	17	10	Нагасаки.	
40	38	35	29	20	13	3***)	Владивостокъ.

*) Для большинства пароходовъ по бывшимъ расписаніямъ.

**) Нѣсколько менѣе—около $1^1/_2$ сутокъ.

***) Менѣе трехъ сутокъ.

Мраморное море	118
Дарданеллы	34
Архипелагъ	306
Средиземное море	360
Суэцкій каналъ	87
Красное море	1207
Аденскій заливъ	480
Индійскій океанъ	3054
Малакскій проливъ	606
Южно-Китайское море . . .	1558
Формозскій проливъ	200
Восточное море	334
Японское море	665

Всѣ пароходы, идущіе съ войсками (приамурскіе новобранцы и запасные), въ Константинополь не заходятъ; остается только издали полюбоваться чудной панорамой Босфора и Золотого Рога.

При выходѣ въ Мраморное море вправо виднѣется историческое Санъ-Стефано и влѣво глыбы Принцевыхъ острововъ. Природа и климатъ Константинополя особенно ласкаютъ, когда ѣдешь изъ Одессы ранней весной; въ теченіе полутора сутокъ попадаешь изъ холода, почти зимней обстановки, въ тепло и

зелень. Несомнѣнно, кто хоть разъ проѣхалъ Босфоромъ—никогда его не забудетъ.......

Очень своеобразно и Архипелагское море, усѣянное множествомъ острововъ; ихъ знаменитыя историческія названія переносятъ вооображеніе путешественника къ сѣдой старинѣ и къ болѣе близкимъ временамъ первыхъ вѣковъ христіанства.

Первая остановка парохода въ Портъ-Саидѣ, у начала Суэцкаго канала. Всѣ пассажиры послѣ пятидневнаго безостановочнаго плаванія торопятся на берегъ. Лодочники-арабы, пользуясь ихъ неопытностью, дерутъ вдвое противъ таксы за переправку въ нѣсколько десятковъ шаговъ (такса—1/2 франка).

Портъ-Саидъ до прорытія Суэцкаго канала—маленькій арабскій поселокъ, нынѣ большой городъ съ многоэтажными домами. По строю общественной жизни это хаотическая международная станція. Рѣчь и монета—французскія. Разгулъ, мошенническая рулетка и всякаго рода шантаны процвѣтаютъ во всей силѣ и легко обираютъ довѣрчиваго путника. Въ Портъ-Саидѣ можно дешево купить вино марсалъ (боченокъ въ 65 бутылокъ — за 95—120 франковъ) и кораллы.

Здѣсь уже форменное лѣто (начало марта); въ каютѣ 20—22 гр. R. Въ декабрѣ также немногимъ холоднѣе.

Берега Суэцкаго канала непривлекательны; кругомъ песокъ, да кое-гдѣ тощая пальма; къ сторонѣ Аравіи далеко видны голые, песчаные, частью каменистые холмы, и нерѣдко на горизонтѣ появляются своеобразные миражи.

Въ южномъ концѣ канала г. Суэцъ, въ виду котораго пароходъ останавливается на самое короткое время, чтобы сдать электрическій фонарь и спустить лоцмана, взятыхъ въ Портъ-Саидѣ для прохода канала. Затѣмъ начинается самое теплое мѣсто всего пути—Красное море: температура въ каютѣ съ каждымъ днемъ повышается и наибольшаго напряженія достигаетъ вблизи Адена; у насъ было 26 гр. R., жарче этого однако не было во весь путь: подъ экваторомъ термометръ въ каютѣ не подымался выше $25^1/_2$ гр. R. Въ такой жарѣ почти всѣ пассажиры изнываютъ, менѣе терпѣливые перебираются ночью на свѣжій воздухъ, на палубу, и еще болѣе утомляются, проводя ночи въ полудрёмѣ на креслахъ или скамейкахъ. По моему, лучше продолжать спать

въ каютѣ, но передъ самымъ сномъ принимать ванну—она отлично освѣжаетъ.

Красное море изслѣдовано сравнительно мало; маяки рѣдкость; наибольшая однако доля участія въ этомъ дѣлѣ принадлежитъ Англіи. Только, совершивши этотъ кругосвѣтный путь, можно почувствовать, въ какой степени англичане владыки моря: начиная отъ Перима и Адена, почти вплоть до Японіи всюду англичане, англійская рѣчь, англійскія деньги и нравы; ихъ морскія карты почти единственныя. Нельзя не приклоняться передъ этой могучей культурной силой, въ своихъ проявленіяхъ иногда несимпатичной, но всегда грандіозной.

Красное море для плаванія не вполнѣ безопасно, на этихъ широтахъ существуетъ множество подводныхъ коралловыхъ работъ, мѣняющихъ свой горизонтъ; нѣкоторыя изъ нихъ опредѣлялись только тогда, когда разбивалось объ нихъ судно.

Начиная съ Краснаго моря, обыкновенно ни одинъ пассажиръ не обходится безъ купанья; ванны на пароходахъ очень хорошія и удобно устроены; хотя температура морской воды доходитъ до 20—24 град. R., но все-таки

купанье такое чудесное облегченіе въ жару, котораго нельзя не любить.

Съ началомъ жары и сильнаго выпотѣнія начинается у нѣкоторыхъ мучительная, особенно для дѣтей, тропическая сыпь; необходимо для облегченія частое обмываніе прѣсной водой.

На третій день пути отъ Портъ-Саида, мы пересѣкли сѣверный тропикъ. Картина звѣзднаго неба значительно измѣнилась: полярная звѣзда очень понизилась, на югѣ появились новыя созвѣздія. Въ полдень солнце очень высоко надъ головой.

Аденъ и Перимъ угольныя станціи, принадлежатъ англичанамъ. Аденъ городъ на Аравійскомъ берегу, Перимъ коралловый островъ въ 10 миляхъ западнѣе Аравіи. Аденъ—знаменитъ своими цистернами, собирающими дождевую воду въ рѣдкіе моменты ея выпаденія (періодъ засухи продолжается иногда до двухъ лѣтъ). Изъ рѣдкостей Адена можно дешево пріобрѣсти издѣлія изъ страусовыхъ перьевъ и очень хорошій кофе изъ сосѣдняго города Мокко.

Перимъ помимо значенія угольной станціи важенъ, какъ стратегическій пунктъ: Гибралтаръ и Перимъ — ворота изъ Средиземнаго моря въ океаны.

Въ Красномъ морѣ всегда жарко, былъ я тамъ въ мартѣ и въ декабрѣ и оба раза въ каютѣ было отъ 24 до 26 R., а на палубѣ свыше 30; конечно во время лѣтняго солнцестоянія жара еще больше.

Въ Аденѣ и Перимѣ нагрузкой угля занимаются жители африканскаго берега племени Самоли; нагрузка на нашъ пароходъ производилась ночью. Уголь подается съ баржъ малыми корзинами, передаваемыми съ невѣроятной быстротой отъ одного рабочаго къ другому, разставленнымъ по трапамъ снизу вверхъ. Операція эта производилась при зажженныхъ факелахъ со множества баржъ при особыхъ звѣроподобныхъ вопляхъ этихъ обнаженныхъ черныхъ дикарей, дающихъ вмѣстѣ съ этимъ ужаснымъ жаромъ полную картину ада.

Красное море Бабельмандебскимъ проливомъ соединяется съ Аденскимъ заливомъ, служащимъ преддверіемъ океана; за мысомъ Гвардафуй начинается уже Индійскій океанъ и вотъ тутъ-то во время муссона, въ особенности лѣтняго, начинается жестокая качка. Мнѣ оба раза удалось пройти во время перемѣны муссона; тогда стоятъ здѣсь полные

штили; только самая легкая океанская зыбь плавно и медленно покачиваетъ пароходъ съ боку на бокъ.

Курсъ парохода по выходѣ въ океанъ пролегаетъ влѣво отъ большого острова Сокотры, издали можно различить, вблизи берега, большой городъ Тамриду. Островъ принадлежитъ Урумчинскому султанству, находящемуся на аравійскомъ берегу, но фактически онъ состоитъ подъ усиленнымъ протекторатомъ Англіи. Населенъ племенемъ Самоли.

Миляхъ въ 400 отъ м. Гвардафуй проходимъ почти рядомъ съ островомъ Минкой; здѣсь впервые можно очень близко видѣть роскошную тропическую растительность. Кромѣ маячнаго караула жителей на островѣ кажется нѣтъ.

Въ этихъ близкихъ къ экватору широтахъ путника поражаютъ чудесные, многоцвѣтные солнечные закаты: вслѣдъ за ушедшимъ подъ горизонтъ свѣтиломъ, небо окрашивается въ ярко-желтый золотистый цвѣтъ, который, постепенно подымаясь отъ горизонта, переходитъ въ блѣдно-розовый, затѣмъ фіолетовый, далѣе голубой и наконецъ сливается съ темно-синимъ цвѣтомъ остального неба. Это волшеб-

ное зрѣлище очень скоро исчезаетъ, уступая мѣсто чудной тропической ночи.

Между Аденомъ (Перимомъ) и Коломбо девять дней безпрерывнаго плаванія, къ концу переѣзда всѣ ждутъ берега съ нетерпѣніемъ, тѣмъ болѣе, что съ понятіемъ о Цейлонѣ связывается представленіе о земномъ раѣ. Дѣйствительно природа Коломбо волшебна, въ половинѣ марта и въ концѣ августа здѣсь солнце въ зенитѣ, слѣдовательно климатъ долженъ быть очень жаркій, но въ дѣйствительности очень тяжелаго состоянія здѣсь не испытывается: море и изобиліе тропической растительности умѣряютъ зной, и, конечно въ Закаспійскихъ степяхъ гораздо жарче. Весь городъ съ окрестностями расположенъ среди громадныхъ пальмовыхъ и банановыхъ рощъ; филодендроны растутъ подъ заборами въ такомъ же изобиліи, какъ у насъ по сельскимъ улицамъ крапива. Фикусы, арумы, словомъ все то, что у насъ на сѣверѣ составляетъ украшеніе комнатъ, тамъ достигаетъ гигантскихъ размѣровъ на воздухѣ. При возвращеніи изъ Владивостока намъ пришлось быть въ Коломбо въ концѣ ноября (тамошняя зима) и все та же чудная природа, только чуть-чуть

прохладнѣе (однако свыше 20 гр. R. въ тѣни).

Коломбо англійская колонія на южной оконечности Цейлона. Аборигены острова малайское племя Сингалезцы; типъ красивый, выраженіе лицъ смѣющееся, жизнерадостное; въ одеждѣ они не нуждаются, жилище — самые первобытные шалаши изъ бамбука и пальмы; бананъ и кокосъ — почти даровая пища въ громадномъ изобиліи. Англійская часть города совершенно Европейскаго покроя, предмѣстья состоятъ изъ многихъ живописныхъ виллъ и дачъ.

Ходячая монета въ Коломбо — индійская рупія. Фунтъ стерлинговъ мѣняется тамъ, смотря по курсу серебра на 16—18 рупій; есть серебряныя монеты въ $^1/_2$ и $^1/_4$ рупіи; болѣе мелкая монета анамъ (мѣдная) 16 на рупію. Кромѣ рупій въ Коломбо можно встрѣтить и доллары (по нынѣшнему курсу нашъ кредитный рубль), но тамъ это рѣдкая монета; зато въ Сингапурѣ повсюду доллары (англійскіе и мексиканскіе); во всей Японіи доллары японскіе. Наиболѣе же распространенная золотая монета вездѣ англійскій фунтъ.

Въ Коломбо пароходъ останавливается на

рейдѣ; за переѣздъ на берегъ на шлюпкѣ крайне оригинальнаго устройства установлена такса въ 1/2 рупіи. Лучшая гостиница въ городѣ The grand oriental hotel. По сохранившемуся у меня счету стоимость всего содержанія въ сутки съ 2-хъ человѣкъ обошлась въ 14 рупій, сюда входитъ чудесный номеръ, обѣдъ, ванны, чай и даже бутылка вина (австралійскій шабли —2 рупіи). Извощичьи экипажи въ Коломбо четырехъ-мѣстныя одноконныя колясочки. При объѣздѣ города очень надоѣдаетъ назойливость проводниковъ, отъ которыхъ иногда нѣтъ возможности отдѣлаться: они буквально цѣпляются за экипажъ и насильно вскакиваютъ на козлы или подножки. Изъ здѣшнихъ достопримѣчательностей заслуживаютъ вниманія: музей, ботаническій садъ, храмъ Будды и наконецъ въ 7 верстахъ отъ города очень красивое мѣсто съ гостиницей Mont la Vignia, на берегу моря, рядомъ съ роскошной пальмовой рощей. Если есть время, хорошо съѣздить внутрь острова въ г. Кенди, здѣсь извѣстный всему міру ботаническій садъ. Переѣздъ по желѣзной дорогѣ около 4—5 часовъ по очень живописной мѣстности.

Всякій путешественникъ разстается съ Цей-

лономъ неохотно; его чудная, богатая природа заманиваетъ своимъ величіемъ.

По географическому положенію Коломбо является всемірной станціей почтовыхъ пароходовъ; въ гостиницѣ Oriental народъ мѣняется какъ въ волшебномъ калейдоскопѣ; здѣсь въ одинъ день можно видѣть людей всевозможныхъ расъ и племенъ.

Но есть и въ Коломбо оборотная сторона медали: лишь только пароходъ броситъ якорь, какъ тотчасъ же его облѣпляютъ какъ мухи торговцы, преимущественно индусы, предлагая драгоцѣнные камни, которыми дѣйствительно славится Цейлонъ. Неопытные пассажиры накидываются на красивые рубины, изумруды, александриты, лунные камни и т. п.; начинается торговля, запрашиваются сперва десятки фунтовъ за кольца, брошки и всякія украшенія, удается, хотя съ трудомъ, выторговать большую уступку; вещь покупается за пять фунтовъ, индусъ получаетъ деньги и быстро скрывается; наконецъ оказывается, что счастливый покупщикъ пріобрѣлъ вмѣсто камня стекляшку, стоющую 1½ рупіи. Нѣсколько подобныхъ случаевъ бываетъ почти съ каждымъ русскимъ пароходомъ, вѣроятно той же участи

подвергаются и другія націи. Если кто хочетъ купить дѣйствительно хорошій камень и недорого, слѣдуетъ обратиться за совѣтомъ къ нашему консулу, онъ несомнѣнно не откажетъ указать надежный магазинъ, безъ обмана; но зато сохрани Богъ отнестись довѣрчиво къ пароходнымъ торговцамъ. Не только въ Коломбо, но во всѣхъ портахъ нужно беречься обмана и не накидываться на всякую новинку, которая всегда почти сгоряча кажется драгоцѣнностью, а затѣмъ слѣдуетъ горькое разочарованіе. Въ Сингапурѣ всѣ покупаютъ раковины, сперва по 1—1 1/2 доллара за штуку, а потомъ оказывается, что болѣе хладнокровные пассажиры почти за ту же цѣну пріобрѣтаютъ чуть ли ни цѣлую шлюпку такихъ же раковинъ. Многіе накидываются въ Сингапурѣ на свѣжіе ананасы, покупаютъ цѣлыми десятками; въ каюту вносить ихъ запрещено, чтобы не затащить вмѣстѣ съ ихъ зеленью скорпіоновъ; тогда развѣшиваютъ ихъ на палубѣ, они гніютъ, портятъ палубу, пароходное начальство сердится и въ концѣ концовъ владѣлецъ не въ силахъ одолѣть это роскошное лакомство въ пріобрѣтенномъ имъ количествѣ и испорченные ананасы выбрасываются за

бортъ. Въ Сингапурѣ заслуживаютъ большого вниманія консервированные ананасы, банка стоитъ 20—25 к. (въ Одессѣ кажется 1 р.); но вообще говоря, всѣ тропическіе фрукты, въ томъ числѣ и знаменитые мангу и мангустаны, далеко уступаютъ нашимъ южнымъ фруктамъ (туркестанскимъ персикамъ и винограду и архипелажскимъ апельсинамъ и т. п.).

Путь изъ Коломбо къ Сингапуру все тотъ же океанскій; направленіе курса юго-восточное, сперва Индійскимъ океаномъ, а затѣмъ Малакскимъ проливомъ. Жара продолжается все та же, но чувствуется больше влаги. Въ оба пути мы имѣли въ Малакскомъ проливѣ сильные тропическіе дожди (мартъ, ноябрь); небо часто заволакивалось мглой, но все же въ теченіе нѣсколькихъ вечеровъ удалось видѣть созвѣздіе Южнаго Креста. На широтѣ отъ 4 градусовъ и южнѣе наша полярная звѣзда теряется для простого глаза у самаго горизонта; вся картина неба намъ сѣверянамъ совсѣмъ незнакома.

Г. Сингапуръ лежитъ на островѣ того же имени и составляетъ отдѣльное англійское губернаторство внѣ подчиненія вице-королю Индію. Сѣверная широта этого пункта около

$1^{1}/_{2}$ градусовъ. Населеніе города почти исключительно китайское, они составляютъ низшее сословіе, въ ихъ рукахъ мелкая торговля, они же занимаются извозомъ на лошадяхъ, быкахъ и сами вмѣсто лошадей впрягаются въ дженерикчи (родъ небольшого двухъ-колеснаго экипажа).

Ни одинъ народъ въ мірѣ не цѣнитъ такъ дешево своего труда, какъ китайцы и вообще люди желтой расы (японцы); объясняется это отчасти ихъ природной выносливостью, многочисленностью ихъ на земномъ шарѣ и отчасти особыми условіями ихъ государственной жизни. Когда мы проѣзжали Сингапуръ въ 1893 году, отъ пристани къ городу (4 версты) была устроена конно-желѣзная дорога, которая работала параллельно съ дженерикчами. Въ концѣ 1895 года конки уже не существовало, она не могла выдержать конкуренціи съ китайцами, исправляющими обязанности лошадей—фактъ весьма характерный.

За одинъ долларъ можно имѣть дженерикчу на весь день, возятъ очень быстро и экипажъ вполнѣ удобный.

Въ Сингапурѣ чудесный ботаническій садъ, тамъ же можно видѣть множество представи-

телей мѣстной фауны. Гостиница и столъ въ Сингапурѣ также, какъ и въ Коломбо, очень хороши. Лучшая гостиница, кажется, Европейская, вблизи моря у большого плаца.

Англійскій столъ поражаетъ обиліемъ блюдъ, отъ 12 до 15 и болѣе; все это, впрочемъ небольшія порціи, но очень вкусныя. Самое характерное блюдо южныхъ колоній Curry (Кэри), это рисъ съ разными приправами и главное съ жестокимъ перечнымъ соусомъ; безъ привычки его невозможно ѣсть, но послѣ нѣсколькихъ пробъ онъ очень нравится и, какъ оказывается, эта острота необходима для поддержанія дѣятельности желудка, часто ослабляемаго безпрерывной жарой. Все-таки какъ ни хорошъ англійскій столъ, а всякій пассажиръ съ большой охотой возвращается на пароходъ къ роднымъ щамъ.

Сингапуръ самый южный пунктъ, до котораго спускаются суда, идущія во Владивостокъ. Далѣе курсъ идетъ почти на сѣверъ по Южно-Китайскому морю. Черезъ нѣсколько дней проходимъ, оставляя вправо, невидимыми впрочемъ, Филиппинскіе острова. Какъ извѣстно, среди нихъ зарождаются тайфуны, — жестокіе ураганы Китайскаго моря, достигающіе къ сѣ-

веру предѣловъ Кореи и Японіи и даже захватывающіе своими концами нашъ Южно-Уссурійскій край (опустошеніе нынѣшняго года произведены тамъ тайфуномъ). Наиболѣе вѣроятное время появленія ураганов это конецъ лѣта и начало осени. Правильныя метеорологическія наблюденія даютъ однако возможность угадать появленіе и направленіе движенія урагана, такимъ образомъ иногда удается своевременно его миновать. Мнѣ, благодаря Бога, не пришлось встрѣтиться съ этой ужасной силой природы, но кто ее испыталъ, говорятъ, что во весь вѣкъ не забудется...

Сѣверный тропикъ опять пересѣченъ нами на высотѣ острова Формозы, доставшагося послѣ японско-китайской войны японцамъ. Мы огибали его съ восточной стороны, но ходятъ суда и по западную, такъ называемымъ Формозскимъ проливомъ. Островъ хорошо виденъ, онъ заполненъ высокими горами, вершины которыхъ достигаютъ 13 тысячъ футъ. Обитатели его малайскаго племени были еще недавно независимы, находясь лишь подъ протекторатомъ Китая, который впрочемъ всегда ихъ боялся. По типу своему формозцы, какъ го-

ворятъ, очень похожи на аборигеновъ Сахалина аинцевъ.

Около Формозы море почти всегда неспокойно; въ переднiй путь изъ Одессы насъ покачало только слегка, зато въ обратный мы нѣсколько дней шли штормомъ, къ счастью, попутнымъ.

До сихъ поръ мнѣ не удалось ни слова сказать о морской качкѣ; ей далеко не всѣ подвержены, а затѣмъ большинство изъ укачиваемыхъ со временемъ привыкаютъ. Лучшая сноровка, лишь только начинается болѣзнь — ложиться, тогда почти навѣрное можно избѣгнуть всѣхъ непрiятныхъ послѣдствiй, но не надо однако относиться къ укачиванiю совершенно пассивно, необходимо бороться съ болѣзнью, какъ со всякимъ нервнымъ недугомъ. Если качка продолжается день — два, надо пытаться встать съ койки и непремѣнно выбраться на палубу на свѣжiй воздухъ; лишь только не проявить своевременно силы воли — болѣзнь одолѣетъ и борьба становится тяжела, необходимо также заставлять себя принимать пищу, наиболѣе выносимое въ это время кушанье черный ржаной сухарь.

До самыхъ предѣловъ Японiи жара на суднѣ

все та же 24 и 25 град. R., а въ лѣтніе мѣсяцы и въ Нагасаки не меньше, въ апрѣлѣ же и въ октябрѣ погода южной Японіи напоминаетъ нашъ іюнь, но привыкшему къ тропическимъ жарамъ 17—18 град. кажутся уже значительнымъ холодомъ и тутъ-то надо беречь и дѣтей, и взрослыхъ отъ простуды. Послѣ 20—30 дней сильной жары организмъ дѣлается чрезвычайно воспріимчивымъ къ простудѣ. До Японіи еще ничего, но, выѣзжая изъ Нагасаки, даже въ лѣтніе мѣсяцы, не говоря уже объ осени и веснѣ, надо одѣвать платье потеплѣе. Сплошь и рядомъ во Владивостокѣ въ началѣ апрѣля весь рейдъ во льду.

За одинъ день до прихода въ Нагасаки удалось видѣть оригинальную встрѣчу теченій теплаго Куро-Сива съ холоднымъ Татарскаго пролива: на морѣ ясно видна была ихъ граница по особой ряби воды; термометръ въ Куро-Сива показывалъ температуру воды 19 R., а черезъ пять минутъ въ холодномъ теченіи упалъ до 14, тутъ ужъ купанье прекратили.

Лучшее впечатлѣніе изъ всѣхъ видѣнныхъ нами портовъ произвелъ Нагасаки и по своему положенію, и по той, если можно выра-

зиться, обрусѣлости, которая всюду здѣсь чувствуется. Русскій языкъ легко понимается, на рейдѣ стоитъ почти всегда много русскихъ судовъ. Въ 1893 году, въ апрѣлѣ, видѣли мы здѣсь злосчастнаго „Витязя“, черезъ нѣсколько дней послѣ этого погибшаго у Корейскихъ береговъ.

Всякому ѣдущему на дальній востокъ необходимо вновь прочесть, всего лучше въ пути, „Фрегатъ Палладу“ Гончарова. Нигдѣ она не будетъ такъ интересна и понятна какъ среди тѣхъ мѣстъ, которыя столь талантливо въ ней описаны *). Поразительно, какъ могъ Нагасаки и вообще вся Японія совершить такой быстрый переходъ изъ полудикаго состоянія временъ Гончарова къ нынѣшней культурности.

Всякій служащій на Амурѣ очень близокъ къ Японіи; во Владивостокѣ очень много японскихъ магазиновъ; японскіе пароходы привозятъ изъ Нагасаки и другихъ портовъ всякія южныя плодовыя рѣдкости; японскія

*) Кстати сказать, кому придется, служа въ Приамурскомъ краѣ, побывать въ Императорской гавани, можетъ усмотрѣть, въ тихую погоду, на днѣ моря обломки затопленнаго фрегата „Паллады“ въ 1854 г.

вещи составляютъ убранство большинства квартиръ амурцевъ; очень много русскихъ, а въ особенности ихъ семействъ уѣзжаютъ на зиму въ Нагасаки, наконецъ почти вся наша Тихо-океанская эскадра зимуетъ въ Нагасакскомъ рейдѣ. Словомъ сказать, попавши въ Нагасаки, чувствуешь себя почти дома. Но, не смотря однако на кажущуюся близость, разница между Владивостокомъ и Японіей въ климатическомъ отношеніи поразительна. Въ то время какъ во Владивостокѣ въ ноябрѣ 5—10 град. мороза, въ Нагасаки цвѣтутъ на воздухѣ хризантемы и розы, тепло почти наше лѣтнее и кругомъ очаровательная зелень. Причина такой разницы кроется въ тепломъ теченіи, омывающемъ берега Японіи, и наоборотъ въ холодномъ Татарскомъ теченіи, идущемъ вдоль нашего Азіятскаго берега.

Городъ Нагасаки по виду своихъ точно карточныхъ домиковъ и узкихъ улицъ такъ же миніатюренъ, какъ сами японцы; всюду поразительная чистота; всѣ пристани и главныя улицы заполнены такими же дженерикчами, какъ и въ Сингапурѣ; лошадей совсѣмъ не видно. Лучшая гостиница съ французской кухней Belle-Vue.

Черепаховыя вещи, издѣлія изъ слоновой кости и японскія вышивки на шелку составляютъ особенность Нагасакской торговли. Лучшій магазинъ (полу-европейскій) Месса, а черепаховый магазинъ внѣ конкуренціи—Iesaki (извѣстенъ подъ названіемъ человѣкъ-черепаха). Почти во всѣхъ магазинахъ говорятъ по-русски.

На полпути между Нагасаки и Владивостокомъ есть предательскій островъ Дажилетъ; ѣдешь изъ Нагасаки — тепло, минуешь островъ, — непремѣнно начинается туманъ и холодъ до самаго Владивостока.

Рѣдкій рейсъ, чтобы пароходъ не встрѣтилъ подъ Владивостокомъ тумана — этого истиннаго горя для моряковъ. Попали и мы въ него: зловѣщіе свистки возвѣстили, что ничего не видно впереди; дѣйствительно, выйдя на палубу, испытываешь необычайно скверное ощущеніе: кругомъ точно завѣса, сыро, мрачно и холодно; послѣ 20 град. R. въ Нагасаки, 6 подъ Владивостокомъ. Вспоминаешь волшебное океанское плаваніе, какъ чудный сонъ, и съ ужасомъ помышляешь о будущемъ. Наступаетъ ночь, становится еще хуже, завыванія свистка учащаются, начинается качка;

пассажирамъ извѣстно что къ утру по носу парохода долженъ открыться островъ Аскольдъ; тяжело и командиру, скверно и пассажирамъ, такъ какъ во время тумана приходится вблизи берега идти ощупью и далеко не безопасно. Ночь проведена скверно, свистки мѣшали спать; къ утру туманъ чуть-чуть разсѣялся, но идетъ холодный дождь.

Наконецъ увидѣли Аскольдъ, до Владивостока осталось нѣсколько часовъ; идутъ приготовленія къ благодарственному молебствію, и нѣтъ конечно ни одной души, которая бы не вознесла самыхъ горячихъ молитвъ къ Богу. Кто въ морѣ не бывалъ, тотъ Богу не маливался — великая истина. Нигдѣ человѣкъ не сознаетъ съ такой ясностью своего ничтожества и зависимости отъ Божьяго промысла, какъ среди океана......

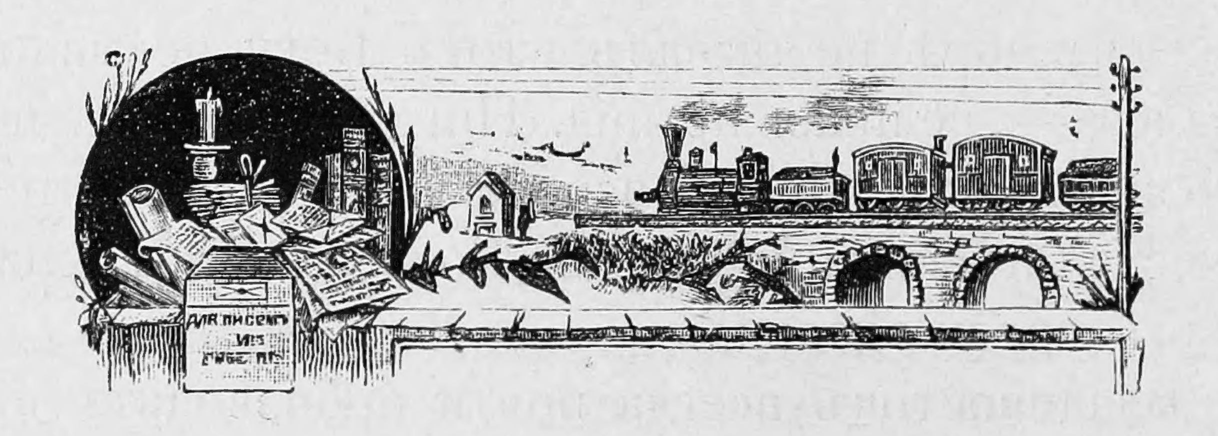
Владивостокъ всегда почти производитъ на пріѣзжаго безотрадное впечатлѣніе: мраченъ, сѣръ, грязенъ, а главное сознаешь, что отъ Владивостока до Петербурга 10 тыс. верстъ и нѣсколько лѣтъ обязательной службы въ новомъ краѣ.

Великій Сибирскій путь сблизитъ конечно нашу далекую окраину съ сердцемъ Россіи и

несомнѣнно улучшитъ и удешевитъ тамошнюю жизнь, а пока всякій съ глубокой грустью разстается со своимъ пароходомъ и несомнѣнно занятъ мыслью, когда настанетъ тотъ счастливый день, когда на этомъ же самомъ рейдѣ сядетъ онъ вновь на пароходъ—идущій въ Одессу.....

В. Покотило.

12 ноября 1896 м. Барановичи.



Цѣна 25 коп.